2022 no. 120

AFKONDIGINGSBLAD VAN ARUBA

REGELING van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 4 juli 2022, nr. IENW/BSK-2022/154091, houdende wijziging van de Regeling veiligheid Arubaanse, Curaçaose en Sint Maartense zeeschepen in verband met wijzigingen als gevolg van internationale verplichtingen en andere actualisaties

Uitgegeven, 30 augustus 2022

De minister van Algemene Zaken,
Innovatie, Overheidsorganisatie,
Infrastructuur en Ruimtelijke Ordening a.i.
U.M. Arends

REGELING van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 4 juli 2022, nr. IENW/BSK-2022/154091, houdende wijziging van de Regeling veiligheid Arubaanse, Curaçaose en Sint Maartense zeeschepen in verband met wijzigingen als gevolg van internationale verplichtingen en andere actualisaties

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Handelende in overeenstemming met de Minister van Toerisme, Transport, Energie en Milieu van Aruba, de Minister van Verkeer en Vervoer en Ruimtelijke Planning van Curaçao en de Minister van Toerisme, Economische Zaken, Verkeer en Telecommunicatie van Sint Maarten;

Gelet op de artikelen 2, derde lid, 6, eerste lid, 12, 22, eerste lid, 46, 48, eerste lid, 54 en 65 van het Schepenbesluit 2004;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Regeling veiligheid Arubaanse, Curaçaose en Sint Maartense zeeschepen wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 wordt in de alfabetische rangschikking ingevoegd:

> – *LY3-Code:* de bij GISIS Equivalent nr. XQ7989 van 13 april 2016 bij de IMO genotificeerde Grote Commerciële Jachten Code (The Large Commercial Yacht Code);

B

Na artikel 1 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

> **Artikel 1a. Grondslag regeling**
>
> Deze regeling berust mede op de artikelen 2, derde lid, en 6, eerste lid, van het besluit.

C

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding ‘1.’ geplaatst.

2. Er worden vier leden toegevoegd, luidende:

> 2. Vanaf de bouwdatum, bedoeld in het eerste lid, wordt een termijn van zes jaren gesteld voor de oplevering van het betreffende schip.
>
> 3. Bij overschrijding van de termijn, bedoeld in het tweede lid, wordt als bouwdatum van het betreffende schip aangemerkt de datum zes jaren eerder dan de dag waarop het betreffende schip is opgeleverd.
>
> 4. Indien naar het oordeel van de minister sprake is van bijzondere omstandigheden kan afgeweken worden van het derde lid.
>
> 5. Als datum waarop een schip is opgeleverd wordt aangemerkt de datum van eerste afgifte van:
>   a. de certificaten, bedoeld in de artikelen 3b tot en met 5;
>   b. het internationaal of het nationaal veiligheidscertificaat, bedoeld in de artikelen 5 en 6 van het besluit;
>   c. het veiligheidscertificaat voor hogesnelheidsschepen, bedoeld in artikel 7 van het besluit.

D

Artikel 3a komt te luiden:

Artikel 3a. Model nationaal veiligheidscertificaat

1. In het opschrift van het nationaal veiligheidscertificaat wordt tot uitdrukking gebracht tot welke van de navolgende categorieën het te certificeren schip behoort:
   a. categorie ‘Passenger ship restricted to national voyages outside the Caribbean part of the Kingdom of the Netherlands’: voor passagiersschepen waarmee uitsluitend nationale reizen worden ondernomen in wateren niet behorend tot het Caribische deel van het Koninkrijk;
   b. categorie ‘Cargo ship of 500 GT and over, restricted to national voyages outside the Caribbean part of the Kingdom of the Netherlands’: voor vrachtschepen van 500 GT of meer waarmee uitslui-

tend nationale reizen worden ondernomen in wateren niet behorend tot het Caribische deel van het Koninkrijk, niet zijnde schepen als bedoeld in onderdeel e;

c. categorie ‘Cargo ship of less than 500 GT, with a length of 24 metres or more’: voor vrachtschepen van minder dan 500 GT, niet zijnde schepen als bedoeld in onderdeel e;
d. categorie ‘Cargo ship with a length of less than 24 metres’: voor vrachtschepen met een lengte van minder dan 24 meter, niet zijnde schepen als bedoeld in onderdeel e;
e. categorie ‘Ship not propelled by mechanical means’: voor schepen, niet voorzien van middelen tot werktuiglijke voortstuwing.

2. Op het nationaal veiligheidscertificaat is in ieder geval opgenomen:
   a. datum van afgifte van het certificaat;
   b. plaats van afgifte van het certificaat;
   c. vervaldatum van het certificaat;
   d. naam van het schip;
   e. hoofdafmetingen en geïnstalleerd motorvermogen van het schip;
   f. verklaring dat onderzoeken aan het schip overeenkomstig artikel 15 van het besluit zijn uitgevoerd en het schip aan de van toepassing zijnde eisen van het besluit en deze regeling voldoet.

3. Het nationaal veiligheidscertificaat gaat vergezeld van een uitrustingsrapport en indien van toepassing, een uitwateringschema.

E

Artikel 3e komt te luiden:

Artikel 3e. Certificaten op grond van LY2-Code en LY3-Code (MCA)

1. Voor een schip van 500 GT of meer waarmee internationale reizen worden ondernomen, is, indien ten aanzien van dat schip op grond van artikel 6d voor toepassing van de LY2-Code is gekozen, tezamen met een veiligheidscertificaat voor vrachtschepen een afschrift van de kennisgeving aan de IMO met betrekking tot de gelijkwaardigheid van de LY2-Code (*notification of equivalency*) benodigd.

2. Voor een schip van 500 GT of meer waarmee internationale reizen worden ondernomen, is, indien ten aanzien van dat schip op grond van artikel 6d voor toepassing van de LY3-Code is gekozen, tezamen met een veiligheidscertificaat voor vrachtschepen een afschrift van de kennisgeving aan de IMO met betrekking tot de gelijkwaardigheid van

de LY3-Code (*notification of equivalency*) benodigd.

3. Voor een schip van minder dan 500 GT of een schip waarmee uitsluitend nationale reizen worden ondernomen in wateren niet behorend tot het Caribische deel van het Koninkrijk, is, indien ten aanzien van dat schip op grond van artikel 6d voor toepassing van de LY2-Code is gekozen, het bij die Code behorende certificaat van overeenstemming benodigd.

4. Voor een schip van minder dan 500 GT of een schip waarmee uitsluitend nationale reizen worden ondernomen in wateren niet behorend tot het Caribische deel van het Koninkrijk, is, indien ten aanzien van dat schip op grond van artikel 6d voor toepassing van de LY3-Code is gekozen, het bij die Code behorende certificaat van overeenstemming benodigd.

5. Het in het derde en vierde lid bedoelde certificaat treedt in de plaats van het nationaal veiligheidscertificaat.

F

Artikel 6d komt te luiden:

Artikel 6d. Onderzoeken op grond van de LY2-Code en LY3-Code (MCA)

1. De eigenaar van een beroepsmatig gebruikt, zeegaand schip met een loodlijnlengte van 24 meter of meer, dat ontworpen en gebouwd is en gebruikt wordt voor uitsluitend het vervoer van niet meer dan 12 passagiers, kan ervoor kiezen het betreffende schip te laten onderzoeken en certificeren met inachtneming van de LY3-Code, met uitzondering van de hoofdstukken 16.8, 21, 22 en 26 van deze Code.

2. De eigenaar van een beroepsmatig gebruikt, zeegaand schip van minder dan 3000 GT met een loodlijnlengte van 24 meter of meer, dat gebouwd is vóór 1 juli 2022 en dat ontworpen en gebouwd is en gebruikt wordt voor uitsluitend het vervoer van niet meer dan 12 passagiers, kan er tevens voor kiezen het betreffende schip te laten onderzoeken en certificeren met inachtneming van de LY2-Code, met uitzondering van de hoofdstukken 16.2.7, 21, 22 en 26 van deze Code.

3. Bij toepassing van de LY3-Code dan wel de LY2-Code strekken de in de artikelen 13 tot en met 15 van het besluit bedoelde onderzoeken er mede toe om na te gaan of aan de eisen van die Codes is voldaan.

G

In artikel 10, eerste lid, wordt 'de artikelen 18 en 19' vervangen door 'de artikelen 18, 19 en 19a'.

H

In artikel 13, eerste lid, wordt na 'de LY2-code' ingevoegd 'de LY3-Code,'.

I

Artikel 17 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid vervalt.

2. Het tweede en derde lid worden vernummerd tot het eerste en tweede lid.

3. In het tweede lid (nieuw) wordt 'Dit artikel' vervangen door 'Het eerste lid'.

J

In artikel 23, derde lid, onderdeel a, wordt 'het Europese merk van overeenstemming voor scheepsuitrusting, bedoeld in bijlage D van richtlijn nr. 96/98/EG van de Raad van de Europese Unie van 20 december 1996 inzake uitrusting van zeeschepen (PbEG 1997, L 46)' vervangen door 'een stuurwielmarkering als bedoeld in de Wet scheepsuitrusting 2016'.

K

In artikel 28, eerste lid, wordt 'circulaire MSC/Circ.745', 'Richtlijnen' en 'Guidelines', vervangen door respectievelijk 'circulaire MSC.1/Circ. 1353/Rev.1', 'Herziene richtlijnen' en 'Revised guidelines'.

L

Na artikel 28 worden twee artikelen ingevoegd, luidende:

Artikel 28a. Methode berekening geverifieerde brutomassa van een beladen container ingevolge voorschrift 2, vierde lid, onder 2, deel A, hoofdstuk VI, van het SOLAS-verdrag

1. De bepaling van de geverifieerde brutomassa van een beladen container door berekening, bedoeld in voorschrift 2, vierde lid, onder 2, deel A, hoofdstuk VI, van het SOLAS-verdrag, geschiedt door de som te nemen van de massa's bepaald volgens de leden twee tot en met vijf.

2. De massa van de lading van de container wordt bepaald door de som te nemen van de massa van de afzonderlijke daarin geladen producten of door derden daarover geleverde informatie of bescheiden. Voor bulkproducten is het toegestaan de massa van de lading te bepalen aan de hand van meetmomenten gedurende het productieproces van die bulkproducten zoals debietbepaling door gekalibreerde vulinstallaties of door te wegen.

3. De massa van de verpakking van in de container geladen producten wordt bepaald door de som te nemen van de massa's van de productverpakkingen zoals vastgesteld door de verscheper of verstrekt door de leverancier van die verpakkingen of door derden daarover geleverde informatie of bescheiden.

4. De massa van pallets of van stuwmateriaal in de container wordt bepaald door de som te nemen van de massa van de pallets of van het stuwmateriaal in de container zoals vastgesteld door de verscheper of verstrekt door de leverancier van de pallets of van het stuwmateriaal of door derden daarover geleverde informatie of bescheiden.

5. De massa van de ongeladen container, zoals verstrekt door degene die de container aan de verscheper ter beschikking stelt.

6. Bij de bepaling van de massa van een beladen container door berekening worden de bij circulaire MSC/Circ.1475 van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO vastgestelde 'Guidelines regarding the verified gross mass of a container carrying cargo' in acht genomen.

Artikel 28b. Toegestane afwijkingsmarge geverifieerde massa van een beladen container

De geverifieerde brutomassa van een beladen container bedoeld in voorschrift 2, vierde lid, deel A, hoofdstuk VI, van het SOLAS-verdrag wijkt niet meer af van de werkelijke massa dan:

a. ten hoogste 500 kilogram indien de werkelijke massa van de geverifieerde beladen container minder dan 10 ton bedraagt;
b. ten hoogste 5 massaprocent indien de werkelijke massa van de geverifieerde beladen container 10 ton of meer bedraagt.

M

In artikel 31 wordt na ‘LY2-Code’ ingevoegd: ‘de LY3-Code,’.

N

Bijlage 1 behorende bij de Regeling veiligheid Arubaanse, Curaçaose en Sint Maartense zeeschepen vervalt.

O

In hoofdstuk 6 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 36a

1. De geneesmiddelen waarvan de aanwezigheid in de scheepsuitrusting tot aan 1 juli 2022 was voorgeschreven kunnen worden gebruikt totdat de houdbaarheidsdatum van de desbetreffende geneesmiddelen is verstreken.

2. In afwijking van het eerste lid kan het geneesmiddel Amoxicilline caps 500 mg tot twee jaar na de inwerkingtreding van deze regeling deel blijven uitmaken van de scheepsuitrusting.

P

Tabel 1 van bijlage 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het onderdeel Geneesmiddelen voor het maagdarmkanaal, regel 2.2.02, wordt ‘Metoclopramide supp 20 mg’ vervangen door ‘Ondansetron smelttabl 4 mg’.

2. In het onderdeel Infectiewerende middelen, regel 7.1.01, wordt ‘Amoxicilline caps 500 mg’ vervangen door ‘Amoxicilline met clavulaanzuur tabl 500/125’.

3. In het onderdeel Infectiewerende middelen, regel 7.5.01, wordt ‘Ciprofloxacine tabl 250 mg’ vervangen door ‘Ciprofloxacine tabl 500 mg’.

4. In het onderdeel Infectiewerende middelen komen de regels 7.7.01 tot en met 7.7.03 te luiden:

7.7.01	.t RMA	Atovaquon/proguanil tabl 250/100 mg	252	124	–	252	124	756	–
7.7.02	.t RMA	Artemether/Lumefantrine tabl 20/120 mg	120	48	–	120	120	312	–
7.7.03	.t RMA	Artemether 80 mg/ml, 1 ml amp	10	5	–	10	5	20	–

5. In het onderdeel Infectiewerende middelen vervallen de regels 7.7.04 en 7.7.05.

6. In het onderdeel Geneesmiddelen voor dermatologisch gebruik, regel 9.1.21, wordt ‘Hydrocortison 1%, tube 30 g’ vervangen door ‘Triamcinolon 0.1%, tube 30 g’.

7. Aan het onderdeel Geneesmiddelen voor dermatologisch gebruik wordt een regel toegevoegd, luidende:

9.1.22		Aciclovir tabl 200 mg	60	30	–	60	120	120	–

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 juli 2022. Indien de Staatscourant waarin deze regeling wordt geplaatst, wordt uitgegeven na 1 juli 2022 treedt zij in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant, in het Afkondigingsblad van Aruba, in het Publicatieblad van Curaçao en in het Afkondigingsblad van Sint Maarten worden geplaatst.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

TOELICHTING

I. ALGEMEEN DEEL

1. Inleiding

De onderhavige regeling wijzigt de Regeling veiligheid Arubaanse, Curaçaose en Sint Maartense zeeschepen (hierna: de regeling). De regeling is gebaseerd op het Schepenbesluit 2004, en is vergelijkbaar met de Regeling veiligheid zeeschepen, die voor Nederland en (ten dele) voor Caribisch Nederland geldt. De regeling is uitsluitend voor de drie Caribische landen, te weten Aruba, Curaçao en Sint Maarten van toepassing.

Deze onderhavige wijzigingsregeling voert verschillende wijzigingen door die reeds, of op korte termijn, in de Regeling veiligheid zeeschepen in werking zijn, onderscheidenlijk gaan treden. Vanuit het oogpunt van het Koninkrijk, is het wenselijk dat deze wijzigingen ook voor de drie Caribische landen worden doorgevoerd. Het betreft onder meer wijzigingen als gevolg van vastgestelde internationale regelgeving op het terrein van veiligheid van schepen, en van vernieuwde inzichten. Hieronder wordt een aantal van deze wijzigingen kort geïntroduceerd waarna in het artikelsgewijze deel van de toelichting nader op de verschillende wijzigingen zal worden ingegaan.

2. Hoofdlijnen van deze wijzigingsregeling

In deze wijzigingsregeling worden op een vijftal onderwerpen wijzigingen doorgevoerd. Het betreft de volgende aanpassingen:

a. <u>Aanpassing als gevolg van de Polar Code</u>
De Internationale Maritieme Organisatie heeft de Polar-Code vastgesteld. Deze Code stelt voorschriften vast voor schepen die in polaire wateren varen. Deze voorschriften betreffen milieuvoorschriften en veiligheidsvoorschriften. Daarmee hangt de Polar-Code zowel onder het MARPOL-verdrag[1] als het SOLAS-verdrag[2]. De Polar-Code omvat onder meer regels met betrekking tot het scheepsontwerp, de -uitrusting en -constructie, de navigatie, de reddingsmiddelen en -acties, en de regels betreffende de bemanning. Deze regels zijn in de Polar-Code opgenomen in een veiligheidsdeel (deel 1) dat wordt beheerst door het SOLAS-verdrag. De Polar-Code is voor schepen met een internationaal veiligheidscertificaat die in polaire wateren varen met ingang van 1 januari 2017 internationaal verplicht geworden op

[1] Het op 2 november 1973 te Londen totstandgekomen Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van schepen (Trb. 1975, 147) en de bij dat verdrag behorende bindende protocollen, aanhangsels en bijlagen.
[2] Het op 1 november 1974 te Londen totstandgekomen Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Trb. 1976, 157) en de bij dat verdrag behorende bindende protocollen, aanhangsels en bijlagen.

grond van hoofdstuk XIV van de bijlage bij het SOLAS-verdrag.
In verband met de implementatie van de Polar-Code is ook het Schepenbesluit 2004 gewijzigd. Deze aanpassingen hebben op een enkel onderdeel gevolgen gehad voor de regeling, waartoe artikel 10 van de regeling is gewijzigd.

b. <u>Aanpassing ten behoeve van het bepalen van de massa van containers</u>
De bovengenoemde wijziging van het SOLAS-verdrag bestaat uit drie onderdelen. Ten eerste moet de brutomassa van op zeeschepen te laden beladen containers zijn geverifieerd door weging met gekalibreerde en gecertificeerde weegapparatuur of door berekening volgens een gecertificeerde methode. Ten tweede moet de verscheper deze informatie opnemen in de scheepsdocumenten en voorafgaand aan het laden van het schip verstrekken aan de kapitein of zijn reder. Ten derde is de kapitein ervoor verantwoordelijk dat alleen containers worden geladen waarvan de brutomassa is geverifieerd. Voorafgaand aan de verdragswijziging was de verscheper al verplicht de kapitein of zijn vertegenwoordiger te informeren omtrent de massa van de beladen containers, zodat een veilig vervoer mogelijk was. De methode waarop dit kon geschieden was echter niet geregeld.
Deze verdragswijziging werkt direct door in de regelgeving van de Caribische landen, met uitzondering van de vaststelling van de gecertificeerde methode voor berekening. Dit vloeit voort uit de dynamische verwijzing in artikel 52 van het Schepenbesluit 2004. Daarin is bepaald dat de algemene voorschriften van hoofdstuk VI, deel A, van het SOLAS-verdrag in acht moeten worden genomen. In voorschrift 2, vierde lid, onder 2, deel A, hoofdstuk VI, van het SOLAS-verdrag is bepaald dat verdragspartijen een gecertificeerde methode moeten vaststellen voor de berekening van de brutomassa van een beladen container. In deze wijzigingsregeling is invulling gegeven aan deze verplichting door een tweetal artikelen in te voegen in de regeling. Enerzijds zien deze wijzigingen dus op de wijze waarop de brutomassa berekend mag worden, anderzijds wordt vastgelegd wat de maximale afwijkingen mogen zijn. Deze twee aspecten worden door middel van de “Guidelines regarding the verified mass of a container carrying cargo’’ ingebracht.

c. <u>Wijziging van (medische) bijlage 2</u>
In onderlinge overeenstemming tussen de landen van het Koninkrijk zijn ook de bepalingen ten aanzien van de medische uitrusting aan boord van schepen geactualiseerd. Als gevolg van vernieuwde inzichten met betrekking tot de werking van bepaalde medicijnen en ontwikkelingen in de farmaceutische sector is besloten om de medische bijlage op een paar onderdelen te wijzigen. Zo zijn vier geneesmiddelen vervangen door vier andere geneesmiddelen, vijf geneesmiddelen zijn vervangen door drie nieuwe geneesmiddelen, en wordt een geneesmiddel toegevoegd aan de tabel.

d. Wijziging ter verduidelijking en actualisering van enkele technische eisen ten aanzien van schepen voorzien van een nationaal veiligheidscertificaat
In de afgelopen jaren is vanuit de uitvoeringspraktijk door het bedrijfsleven en de Scheepvaartinspectie een aantal omissies in de Regeling veiligheid zeeschepen geconstateerd. Deze omissies hebben betrekking op een aantal onvolkomenheden bij de implementatie van de internationale (IMO) en Europese maritieme regelgeving en onduidelijkheden bij de toepassing van deze regels voor het betreft non-conventieschepen. Om dit te herstellen is een aantal artikelen gewijzigd.
e. Wijziging in verband met de Wet scheepsuitrusting 2016
Per 18 september 2016 is de Wet scheepsuitrusting 2016 in werking getreden, ter vervanging van de Wet scheepsuitrusting. In artikel 23 van de regeling worden eisen gesteld aan de uitrusting aan boord van zeeschepen. Als gevolg van de nieuwe wet is dit artikel aangepast, overeenkomstig de aanpassingen van de Regeling veiligheid zeeschepen. Het betreft een wetstechnische wijziging, zodat de verwijzingen in artikel 23 weer actueel zijn.

3. Gevolgen bedrijfsleven en administratieve lasten

De gevolgen voor de regeldruk door deze wijzigingen zien op de volgende aspecten: de aanpassing als gevolg van de Polar-Code, de aanpassing ten behoeve van het bepalen van de massa van containers, de wijziging van (medische) bijlage 2, en de wijziging ter verduidelijking en actualisering van enkele technische eisen ten aanzien van schepen voorzien van een nationaal veiligheidscertificaat.
a. Aanpassing als gevolg van de Polar-Code
Met betrekking tot de Polar-Code bevat deze regeling geen informatieverplichtingen aan de overheid. Dit leidt dan ook niet tot extra administratieve lasten voor burger en bedrijfsleven. Op grond van het Schepenbesluit 2004 nemen de nalevingskosten toe omdat een extra certificaat en bijbehorend onderzoek worden vereist. De hoogte daarvan is afhankelijk van de omvang van de inspectie en van de keuze van de erkende organisatie. Deze nalevingskosten vloeien echter niet voort uit de onderhavige wijzigingsregeling.
Om de onderhavige regeling in lijn te brengen met het Schepenbesluit 2004 is artikel 10 van de regeling gewijzigd.
b. Aanpassing ten behoeve van het bepalen van de massa van containers
De gevolgen die voortvloeien uit de wijziging van het SOLAS-verdrag met betrekking tot de verificatie van de brutomassa van beladen containers zijn zeer moeilijk in te schatten. De mogelijkheid om de geverifieerde brutomassa van beladen containers door berekening vast te stellen kan in de praktijk voordelen hebben ten opzichte van wegen. Wegen is een handeling die relatief veel tijd en geld kost. Indien dit door berekening vermeden kan worden, heeft dat voordelen. Maar ook berekenen brengt kosten met zich mee.

Naarmate de belading van een container eenvormiger is, zoals bij bulkproducten of identieke producten in grote aantallen, zal berekening voordeliger kunnen zijn. Dit is echter lang niet in alle gevallen gunstiger dan wegen. Jaarlijks worden er in de havens van Aruba, Curaçao en Sint Maarten circa 100.000 containers aan boord van zeeschepen geladen. De kosten van het wegen van een container worden geschat op € 130. Onder dat bedrag vallen zowel de kosten voor het fysiek wegen als de bijkomende administratieve lasten. De kosten voor berekenen worden geschat op € 30 per container. De verwachting is dat op termijn circa de helft van de containers geverifieerd zal worden door middel van berekening. Dat betekent dus een gemiddeld bedrag van € 80 per container. Dit bedrag, vermenigvuldigd met het aantal te laden containers, komt dan uit op zo'n € 8 miljoen per jaar. Dat is echter op dit moment niet met zekerheid aan te geven. Voorafgaand aan deze regeling moest de massa van te laden containers ook al bepaald worden. Deze kosten maken deel uit van het logistieke proces en zijn daaruit niet goed af te zonderen. Een deel van de containers zal al in het buitenland zijn geverifieerd. Op basis van het vorenstaande worden de kosten van de verdragswijziging voor de sector in Aruba, Curaçao en Sint Maarten geraamd op € 6 tot € 8 miljoen. De verwachting is dat niet eerder dan een jaar na inwerkingtreding meer inzicht gegeven kan worden in de werkelijke kosten als gevolg van de verdragswijziging.
Het wegen en berekenen van de brutomassa zijn alternatieven voor elkaar. De keuze die wordt gemaakt om voor het ene of voor het andere te kiezen, hangt onder meer af van de omstandigheden van het geval. Dit kan bijvoorbeeld te maken hebben met de mogelijkheden die voorhanden zijn op de locatie zelf, of met het soort te vervoeren goederen. De keuze voor een van beide wijzen van bepalen kan daarom van land tot land verschillen. Dit is inherent aan het scheepvaartkarakter. Overigens zal in de praktijk het vaststellen van de geverifieerde brutomassa van beladen containers door weging of berekening, onderdeel zijn van het bedrijfsproces van verschepers. De geverifieerde brutomassa mag door de verscheper worden vastgesteld, maar ook worden aangeleverd door leveranciers van delen van de lading of door derden. Met derden worden alle partijen bedoeld, anders dan de verscheper of de leverancier, die informatie hebben over de massa van dat deel en in staat zijn die aan te leveren. Het tarragewicht van de lege container wordt aangeleverd door degene die de container ter beschikking stelt aan de verscheper. Dit kan geschieden middels (digitale) aanlevering van het tarragewicht aan de verscheper of door aflezing van het op de deur van de container aangegeven tarragewicht.

c. <u>Wijziging van (medische) bijlage 2</u>
De gevolgen van deze regeling met betrekking tot de voorgeschreven medicijnen zijn zeer beperkt. Zo wijzigen de administratieve lasten voor een schip met minder dan vijftien zeevarenden als volgt: voor de schepen als bedoeld

in tabel 1, bijlage 2, kolommen A en D die (ook) in tropische wateren varen betekent de wijziging een verlaging van de kosten met circa € 147,00 per schip. Voor de schepen in kolom B heeft de regeling een verhoging van de kosten met circa € 9,00 per schip tot gevolg en voor kolom C betekent de regeling een verhoging van circa € 1,00 per schip. Ten slotte betekent de regeling voor de schepen in kolom E een verhoging van circa € 30,00 per schip.

d. Wijziging ter verduidelijking en actualisering van enkele technische eisen ten aanzien van schepen voorzien van een nationaal veiligheidscertificaat
Het model nationaal veiligheidscertificaat is geschrapt. Daarnaast is er een lijst opgenomen met onderdelen die op het nationaal veiligheidscertificaat moeten komen. Dit levert geen extra administratieve lasten en nalevingskosten. Met betrekking tot de nieuwe Wet scheepsuitrusting 2016 betreft het slechts wijzigingen van referenties en terminologie.
Om het omzeilen van nieuwe veiligheidsnormen tegen te gaan is een maximum gesteld aan de bouwtermijn van een schip. Binnen de termijn van 6 jaar die nu wordt gesteld is het ruimschoots mogelijk om een schip vanaf de datum van kiellegging af te bouwen. In het geval men daarin niet slaagt, kan het voorkomen dat er nieuwe eisen moeten worden toegepast die bij het leggen van de kiel nog niet werden voorzien. Uit deze nieuwe eisen kunnen extra administratieve lasten en nalevingskosten voortkomen. Deze zijn dan echter toe te rekenen aan die nieuwe eisen en niet aan deze regeling.
De implementatie van de Large Yacht Code 3 omvat enkele aanpassingen van reeds bestaande eisen uit de Large Yacht Code 2. De wijzigingen die hiermee plaatsvinden hebben geen verandering van de lasten en nalevingskosten tot gevolg.

4. Uitvoerbaarheid en afstemming

De uitvoering en handhaving van deze wijzigingsregeling is de verantwoordelijkheid van de onderscheidenlijke Caribische landen. De Nederlandse ILT heeft hierin geen rol.

Dit geldt eveneens voor de afstemming met de sector per Caribisch land. Bij de wijzigingsregelingen van de Nederlandse Regeling veiligheid zeeschepen is waar nodig de sector betrokken en geconsulteerd. Met deze wijzigingen zijn gelijkluidende bepalingen opgenomen in de Regeling veiligheid Arubaanse, Curaçaose en Sint Maartense zeeschepen.

5. Inwerkingtreding en overgangsrecht

De regeling treedt voor de drie Caribische landen tegelijkertijd in werking met ingang van 1 juli 2022. Hierbij wordt aangesloten bij de vaste verandermomen-

ten.

Wat betreft de geneesmiddelen die ten tijde van de inwerkingtreding van de onderhavige regeling reeds deel uitmaken van de medische uitrusting van schepen, geldt dat deze deel kunnen blijven uitmaken van de scheepsuitrusting totdat de houdbaarheidsdatum daarvan is verstreken. Op het moment dat deze voorraad is verbruikt dient de voorraad aangevuld te worden met de nieuw voorgeschreven geneesmiddelen. Een uitzondering vormt de vervanging van het middel amoxicilline: vanwege zwaarwegende geneeskundige overwegingen kan dit middel slechts tot twee jaar na de inwerkingtreding van deze regeling deel uitmaken van de scheepsuitrusting.

II. ARTIKELSGEWIJS DEEL

Onderdelen A, E, F, H en M – Wijziging van de artikelen 1, 3e, 6d, 13 en 31 van de regeling

Voor grote, meestal zeer luxueus ingerichte zeegaande jachten die gebruikt worden voor het vervoer van groepen van maximaal 12 passagiers, is in het Verenigd Koninkrijk een set eisen ontwikkeld die bekend staat onder de naam Large Commercial Yacht Code (LY2-Code). Sinds de inwerkingtreding van de laatste wijziging van de regeling is het voor scheepseigenaren en -bouwers mogelijk om deze Code in de Caribische landen toe te passen. De LY2-Code is door de Britse scheepvaartautoriteiten geëvalueerd, waarna de aanpassingen van de LY2-Code zijn opgenomen in de LY3-Code. Het betreft onder meer herziening van de vereisten voor de radio-installatie en voor de inspectie van de tuigage en een aantal aanpassingen in verband met wijzigingen in het SOLAS-verdrag. In de artikelen 3e, 6, 13 en 31 zijn, waar reeds werd verwezen naar de LY2-code, thans ook verwijzingen naar de LY3-code opgenomen. Daartoe is in artikel 1 een begripsomschrijving van ‘LY3-code’ opgenomen.

Evenals destijds de LY2-Code heeft het Koninkrijk der Nederlanden ook de LY3-Code bij de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) aangemeld als gelijkwaardig (‘equivalent’) aan de voorschriften van het SOLAS-verdrag en het op 5 april 1966 te Londen tot stand gekomen Verdrag betreffende de uitwatering van schepen (Trb. 1966, 275), het “Uitwateringsverdrag”. Zoals bij de LY2, vallen de regels van de LY3 omtrent zeevarenden niet binnen het toepassingsbereik van deze regeling.

Onderdelen B, D en N – Wijziging van de artikelen 1a, 3a en intrekking van bijlage 1 van de regeling

Artikel 6 van het Schepenbesluit 2004 bepaalt dat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat bij regeling het nationaal veiligheidscertificaat vaststelt. Op basis hiervan stelt de minister vast aan welke eisen dit certificaat in ieder geval dient te voldoen. Deze zijn opgenomen in artikel 3a, tweede lid. Het model van het nationaal veiligheidscertificaat maakt niet langer deel uit van de Regeling veiligheid Arubaanse, Curaçaose en Sint Maartense zeeschepen, waardoor het eerste lid van artikel 3a kan vervallen. Hiermee kunnen aanpassingen van het model op meer efficiënte wijze worden doorgevoerd, zonder dat een wijziging van de regeling nodig is.

Onderdeel C – Wijziging van artikel 2 van de regeling

In het algemeen geldt dat een schip moet voldoen aan de eisen zoals die gelden op de bouwdatum. Als bouwdatum geldt de dag waarop de kiel is gelegd of waarop een bouwstadium is bereikt dat vergelijkbaar is met het stadium van kiellegging in overeenstemming met hetgeen daarover in de toepasselijke regels is bepaald. In de praktijk is gebleken dat in sommige gevallen een kiel wordt gelegd en dat pas zeer geruime tijd later verder wordt gegaan met de bouw van het schip. De na de bouwdatum gewijzigde of nieuwe eisen zijn dan niet van toepassing op dat schip. Op deze wijze kan dan ook worden vermeden dat het schip aan de nieuwste (aanpassingen van) eisen moet voldoen. Een oplossing om deze om veiligheidsredenen ongewenste situatie tegen te gaan is gevonden door invulling te geven aan het derde lid van artikel 2 van het Schepenbesluit 2004, waarin de minister nadere regels kan stellen aan de termijn van de afbouw van een schip. Na constatering van de genoemde gevallen is met de sector overeengekomen om een maximale termijn van 6 jaren toe te staan waarbinnen het schip afgebouwd kan worden. De sector heeft zich aan deze afspraak gehouden. Met de aanpassing van artikel 2 wordt de bestendige praktijk geformaliseerd.
In het geval de termijn van zes jaren wordt overschreden, schuift de bouwdatum op naar de datum zes jaren eerder dan de voltooiing van de afbouw van het schip. Voor bepaalde situaties, waarbij bijvoorbeeld door omstandigheden een werf het schip niet tijdig kan afbouwen, is er de mogelijkheid om af te wijken van de termijn. Als afbouwdatum wordt de afgifte van de verschillende veiligheidscertificaten aangemerkt.

Onderdeel G – Wijziging van artikel 10 van de regeling

Artikel 10 is ten aanzien van de met het certificaat voor poolschepen verband houdende onderzoeken de Regeling veiligheid Arubaanse, Curaçaose en Sint Maartense zeeschepen aangepast. Het betreft hierbij de uitvoering van deze onderzoeken door klassebureaus die door de minister ingevolge het Schepenbesluit 2004 (artikel 23) zijn aangewezen.

Onderdeel I – Wijziging van artikel 17 van de regeling

Voor schepen van 300 GT of meer vereist hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag betreffende veiligheid van navigatie een zogenoemde speedlog (snelheidsmeter, V/19.2.3.4)) en echolood (dieptemeter, V/19.2.3.1). Deze eisen zijn zowel in Nederland als in de drie Caribische landen overeenkomstig van toepassing verklaard op schepen onder de 300 GT.

Omdat deze kleine, veelal snelle, schepen doorgaans goed manoeuvreerbaar en weinig diepgang hebben, zijn deze meetinstrumenten echter niet nodig. Daarnaast hebben vrijwel al deze schepen een GPS (Global Positioning System) ontvanger aan boord waarmee de snelheid over de grond nauwkeurig kan worden bepaald. De eis te beschikken over een speedlog is daarom geschrapt. Een echolood wordt van belang voor de veiligheid van navigatie wanneer een schip in een vaargebied opereert waarin de diepgang van het schip ten opzichte van de beschikbare waterdiepte kritisch wordt of kan worden. Dit is op vaartuigen kleiner dan 24 meter normaliter echter niet het geval. Het vereiste te beschikken over een speedlog en een echolood is dan ook achterhaald en is daarom geschrapt uit artikel 17.

Onderdeel J – Wijziging van artikel 23 van de regeling

In artikel 23, derde lid, wordt de verwijzing naar de voormalige richtlijn scheepsuitrusting nr. 96/98/EG gewijzigd in een verwijzing naar de nieuwe Wet scheepsuitrusting 2016. Daarbij is tegelijkertijd aangesloten bij de terminologie van de Wet scheepsuitrusting 2016, en wordt derhalve gesproken over de ‘stuurwielmarkering’ in plaats van over het ‘merk van overeenstemming’. Artikel 23 is gelijk aan artikel 34a van de Regeling veiligheid zeeschepen, dat voor Caribisch-Nederlandse schepen geldt.

Onderdeel K – Wijziging van artikel 28 van de regeling

De in artikel 28 genoemde IMO richtlijnen voor het opstellen van de Handleiding vastzetten lading (MSC/Circ.745) zijn herzien en vervangen door de richtlijnen in het IMO document MSC.1/Circ. 1353/Rev.1. Het eerste lid van artikel 28 is in verband hiermee geactualiseerd.

Onderdeel L – Wijziging van de artikelen 28a en 28b van de regeling

Op grond van voorschrift 2, eerste en tweede lid, deel A, hoofdstuk VI van het SOLAS-verdrag, moeten verschepers aan de kapitein of diens vertegenwoordiger ruimschoots voor het laden de juiste informatie over de lading verstrekken zodat de voorzorgsmaatregelen, die voor een juiste stuwage en het veilig vervoer van de lading nodig zijn, kunnen worden uitgevoerd. Met de verdragswijziging is deze verplichting uitgebreid.

Voor het berekenen van de brutomassa van beladen containers die in een Nederlandse haven worden geladen op een zeeschip, dient gebruik gemaakt te worden van een gecertificeerde methode die door het bevoegd gezag van de verdragsstaat is vastgelegd. Dit is bepaald in voorschrift 2, vierde lid, onder 2, van het SOLAS-verdrag. Als ondersteuning bij uitvoering van deze bepaling heeft IMO een handreiking uitgegeven.[3] In artikel 28a van de regeling is een methode vastgelegd voor alle verladers van schepen die vanuit een van de Caribische landen vertrekken. De methode komt overeen met hetgeen daarover is gesteld in de bovengenoemde handreiking. De invulling van de methode voor berekening is niet door IMO voorgeschreven, waardoor nationale verschillen in methodes en de uitvoering ervan niet zijn uit te sluiten. In overleg met de sector is in Nederland voor de in artikel 44a van de Regeling veiligheid zeeschepen vastgelegde methode gekozen, waarmee het doel van voorschrift 2 van het SOLAS-verdrag is verwezenlijkt en de lasten voor het bedrijfsleven en overheid zo beperkt mogelijk zijn gehouden. Deze methode is met deze wijzigingsregeling tevens voor de drie Caribische landen vastgelegd.

De brutomassa wordt vastgesteld door weging of door berekening.
In het geval van weging moet de te laden container zijn gewogen met een gekalibreerd en gecertificeerd weeginstrument. Dit is bepaald in voorschrift 2, vierde lid, onder 1, van het SOLAS-verdrag.

In geval van berekening moet de massa van de te laden container zijn berekend door het optellen van de massa’s van de delen van de lading, de verpakkingen, het stuwagemateriaal en de eigen massa van de lege container. Dit is bepaald in voorschrift 2, vierde lid, onder 2, van het SOLAS-verdrag.

[3] Guidelines regarding the verified gross mass of a container carrying cargo, MSC.1/Circ. 1475, van 9 juni 2014.

Voorafgaand aan de verdragswijziging was de verscheper al verplicht de kapitein of zijn vertegenwoordiger te informeren omtrent de massa van de beladen containers, zodat een veilig vervoer mogelijk was. De methode waarop dit kon geschieden was niet geregeld.
In de praktijk kan het wegen van een beladen container op verschillende manieren worden uitgevoerd:

a. De massa van de beladen container wordt bepaald middels gecertificeerde en gekalibreerde weegapparatuur waarvan de massa wordt afgelezen.
b. De massa van de beladen container alsmede van het voertuig, de voertuigcombinatie of het chassis waarop deze is geplaatst, wordt bepaald middels gecertificeerde en gekalibreerde weegapparatuur, waarvan de massa wordt afgelezen. Van het vastgestelde gewicht wordt het ledig gewicht van het voertuig, de voertuigcombinatie of het chassis, zoals dit in de kentekenpapieren van het voertuig of chassis staat vermeld, afgetrokken. Tevens wordt het gewicht van de nog in de tank aanwezige brandstof van het vastgestelde gewicht afgetrokken.
c. De massa van de beladen container wordt bepaald door voorafgaand aan het laden van de container de massa van de lege container tezamen met het voertuig, de voertuigcombinatie of het chassis, vast te stellen middels aflezing van de massa van gecertificeerde en gekalibreerde weegapparatuur. Deze weging wordt herhaald na het laden van de container. Het verschil tussen beide metingen geeft de massa van de lading. De massa van de lading vermeerderd met het tarragewicht van de lege container geeft de geverifieerde brutomassa van de beladen container.

De wijziging van het SOLAS-verdrag heeft geen verandering gebracht in de wijze van wegen. Op grond van voorschrift 2, vierde lid, onder 1, van het SOLAS-verdrag dient het wegen plaats te vinden met gekalibreerde en gecertificeerde weegapparatuur.

Onderdeel P – Bijlage 2

Vanwege vernieuwde inzichten betreffende de werking van bepaalde medicijnen en ontwikkelingen in de farmaceutische sector was aanpassing van de in bijlage 2 voorgeschreven medicijnen wenselijk. Hiertoe is tabel 1 in bijlage 2 van de regeling gewijzigd. Zo is het middel metoclopramide vanwege bijwerkingen uit de handel genomen, waardoor vervanging van dit middel noodzakelijk is. Verder is amoxicilline vervangen, omdat het niet meer optimaal werkt door gewijzigde resistentiepatronen bij luchtweginfecties en verwondingen. Met betrekking tot een aantal andere voorgeschreven medicijnen zijn, omdat ze zo belangrijk worden geacht, de constateringen van de artsen van de Nederlandse Radio Medische Dienst (onderdeel van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij) meegenomen in deze regeling. Zo is het middel ciprofloxacine

niet als zodanig vervangen. Wel is voor een hogere dosering per tablet gekozen. De artsen hebben namelijk in de praktijk regelmatig ervaren dat de dosering die voor de inwerkingtreding van deze regeling gebruikt werd, te laag was. Wat betreft de malariamedicatie is als gevolg van de gewijzigde resistentiepatronen besloten deze te vervangen door de malariamedicatie conform de lijst van de Wereldgezondheidsorganisatie. Met betrekking tot het middel hydrocortison ervoeren de artsen van de Radio Medische Dienst dat dit middel in de praktijk regelmatig te licht was en onvoldoende werkte. Vandaar dat dit geneesmiddel is vervangen. Ten slotte misten de artsen van de betreffende dienst een antiviraal middel. Daarom is conform de lijst van de Wereldgezondheidsorganisatie het middel aciclovir toegevoegd aan tabel 1. Voor het overgangsrecht wordt verwezen naar paragraaf 5 van het algemeen deel van deze toelichting.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers